

УДК 94(476):656«17/19»

**А.У. Канойка,***выкладчык кафедры дапаможных гістарычных дысцыплін  
і методыкі выкладання гісторыі БДПУ*

## **ПАЛІТЫКА ЦАРСКИХ УЛАД У СФЕРЫ КІРАВАННЯ ТРАНСПАРТНЫМІ КАМУНІКАЦЫЯМІ НА ТЭРЫТОРЫІ БЕЛАРУСІ (КАНЕЦ XVIII – ПАЧАТАК XX СТ.)**

Станаўленне транспартнай сеткі на тэрыторыі беларускіх губерняў пачалося ў сярэдзіне XVIII ст., калі ўрадам Рэчы Паспалітай і прыватнымі асобамі з ліку магнатаў было распачата будаўніцтва, рамонт і рэканструкцыя дарог да буйных гарадоў [17, с. 21]. Аднак толькі пасля далучэння тэрыторыі Беларусі да Расійскай імперыі было актывізавана дарожнае будаўніцтва і ўведзены першыя водныя каналы. Заўважым, што расійскія ўлады працягвалі распачатае яшчэ ў часы Рэчы Паспалітай будаўніцтва каналаў і дарог, прыводзячы іх да агульнарасійскіх стандартаў [18, с. 35].

У артыкуле актуалізуецца праблема айчынай гістарыяграфіі – вызначэнне асноўных напрамкаў палітыкі Расійскай імперыі ў сферы кіравання шляхамі зносін беларускіх губерняў. Мала хто з даследчыкаў разглядаў пытанне перадумовы фарміравання сістэмы кіравання транспартнай сеткай Беларусі ў канцы XVIII – пачатку XX ст. Такія гісторыкі, як П.А. Хромаў, А.М. Люты, В.Ф. Касовіч, В.У. Чапко, М.Ф. Болбас і інш., разглядаючы сацыяльна-эканамічнае развіццё Беларусі ў адзначаны перыяд, рабілі захады па вызначэнні палітычных асаблівасцей фарміравання транспартнай сеткі рэгіёна, зыходзячы з эканамічных і стратэгічных інтарэсаў дзяржавы [1–5]. Даследчыкі (І.Э. Істоміна, В. Чантурыя, В.А. Жучкевіч, А.С. Кудраўцаў і інш.) увогуле не закраналі ў сваіх работах дадзенага аспекту гісторыі транспартных камунікацый і засяроджвалі сваю ўвагу на вызначэнні ролі і месца шляхоў зносін у эканоміцы беларускіх губерняў [6–9]. Даследаванні А.Ф. Вішнеўскага, Ф.І. Адашчыка, М.П. Баранавай, Х.Ю. Бейлькіна, І.М. Кулішара, Л.П. Ліпінскага, Б.М. Міронава і інш. прысвечаны розным пытанням эканамічнага развіцця Беларусі. У іх працах змяшчаецца абагульненая інфармацыя аб становішчы шляхоў зносін, знешнім і ўнутраным гандлі, грашовых адносінах і г. д. [10–16]. Пры гэтым гісторыкі пакідалі без увагі чалавечы фактар, паколькі менавіта чыноўнікі, якія кіравалі транспартнымі камунікацыямі імперыі, даволі часта вызначалі тэндэнцыі іх развіцця. Такім чынам, *мэта даследавання*: вызначыць і ахарактарызаваць асноўныя напрамкі палітыкі Расійскага самадзяржаўя па фарміраванні сістэмы кіравання воднымі і сухапутнымі

шляхамі зносін Беларусі ў канцы XVIII – пачатку XX ст.

Царская палітыка ў сферы рэгулявання транспартнымі камунікацыямі ў Беларусі вызначалася наступнымі акалічнасцямі: географічнымі, эканамічнымі, стратэгічнымі. Так, географічныя асаблівасці беларускіх губерняў характарызаваліся наяўнасцю шматлікіх водных артэрыяў (рэк і азёр), якія маглі выкарыстоўвацца як сродак камунікацыі амаль без правядзення папярэдніх мерапрыемстваў па іх ачыстцы і ўмацаванні берагоў [19, с. 9]. Так, выхад да галоўных партоў на поўначы і поўдні Расійскай імперыі стымуляваў інтарэс улад да хутчэйшага і поўнага выкарыстання існуючых водных шляхоў зносін і пабудовы новых. Беларускія губерні выступалі своеасаблівым спалучальным звяном паміж Еўрапейскай часткай Расіі і краінамі Заходняй Еўропы і Блізкага Усходу. Для хутчэйшай транспарціроўкі тавараў да водных артэрыяў робяцца захады па афармленні сухапутнай транспартнай сеткі Беларусі.

У гэты перыяд фарміруецца пэўная структура кіравання шляхамі зносін Расійскай імперыі, якая ажыццяўляла пабудову і абслугоўванне водных і сухапутных шляхоў. Так, у 1755 г. быў створаны цэнтральны орган па кіраванні шляхамі зносін у імперыі пад назвай «Канцылярыя пабудовы дзяржаўных дарог», але ўжо ў 1775 г. ён быў ліквідаваны на падставе выдання Пастановы аб губернях [20]. У 1786 г. ствараецца камісія аб дарогах, якую ў 1796 г. Павел I скасаваў. Аднак яна аднавіла сваю дзейнасць у 1800 г. пад назвай «Экспедыцыя па пабудове дарог у дзяржаве» [21]. Заўважна, што на станаўленне і развіццё сістэмы кіравання шляхамі зносін у Расійскай імперыі значны ўплыў аказваў самадзяржац, паколькі ён прызначаў кіраўнікоў, якія адказвалі за транспартныя камунікацыі, а таксама зацвярджаў прыярытэтныя для дзяржавы напрамкі развіцця шляхоў зносін.

Галоўнае месца ў сістэме транспартных камунікацый рэгіёна ўлады адвозілі водным шляхам, бо вялікая гушчыня рачной сеткі (44 км на 100 км<sup>2</sup>) дазваляла выкарыстоўваць іх як асноўны сродак зносін [22, л. 9]. Загадам Кацярыны II ад 28 лютага 1798 г. афармляецца і зацвярджаецца структура Дэпартамента водных

камунікацый, які адказваў за ўсе водныя шляхі імперыі. Слушна заўважыць, што да гэтага яны знаходзіліся ў падпарадкаванні мясцовых улад, якія неслі ўсе затраты па іх утрыманні. Дэпартамент знаходзіўся ў ведамстве Сената, меў у сваёй структуры Дэпо гідраўлічных карт і адказваў за водныя камунікацыі, а таксама за складанне праектаў рэканструкцыі існуючых і пабудовы новых водных шляхоў, за састаўленне карт і г. д. Так, згодна з пастанаўленнем, кіраўніком прызначаўся Галоўны Дырэктар. Пад яго кіраўніцтвам працаваў Савет з 3-х членаў, якія, разам з тым, уваходзілі ў склад створанага корпуса інжынераў. У Савеце былі, акрамя генерала-інспектара, кіраўнікі 10 акруг, паміж якімі былі размеркаваны ўсе ўнутраныя шляхі зносін, 15 кіруючых дырэктараў, 20 дырэктараў, якія выконвалі работы, 30 інжынераў 1-га класа, 45 – 2 класа, 70 – 3 класа. Адзначым, што для бесперапыннага выканання работ была створана рамонтная брыгада, у склад якой уваходзілі афіцэры, а для судаводства і паліцэйскага нагляду – паліцэйская каманда, на чале якой стаялі наглядчыкі. Пры Галоўным Дырэктары дзейнічала Экспедыцыя водных і сухапутных зносін. Экспедыцыя складалася з трох разрадаў: першы кантраляваў водныя зносіны, другі – сухапутныя, трэці – гандлёвыя порты [23, с. 6–7]. Першым кіраўніком дэпартаменту быў прызначаны граф Я.Я. Сіверс, які пачаў актыўную дзейнасць, накіраваную на структураванне сеткі водных шляхоў Расійскай

імперыі і на пабудову новых камунікацый [24, с. 30–40].

Створанай сістэмай кіравання шляхамі зносін прадугледжваліся тэрытарыяльныя размежаванні імперыі і ажыццяўленне кантролю згодна з Пастановай аб кіраванні воднымі і сухапутнымі зносінамі ад 20 лістапада 1809 г. Усе водныя і сухапутныя камунікацыі Расійскай імперыі падзяляліся на 10 акруг (беларускія губерні ўвайшлі ў іх склад) [25]. Акруга – гэта адміністрацыйна-тэрытарыяльная адзінка арганізацыі кіравання шляхамі зносін у Расійскай імперыі ў 1809–1917 гг. (табліца 1).

Для кіравання кожнай акругай ствараліся Акружныя праўленні, якім падпарадкоўваліся ўсе асобныя часовыя ўстановы па выкананні шашэйных работ і гідраўлічных пабудов. Адзначым, што іх велічыня вызначалася згодна з колькасцю шляхоў зносін і камунікацый. На чале акруг стаялі кіраўнікі, якія адказвалі за рамонт і будаўніцтва ўсіх існуючых водных і сухапутных камунікацый, арганізацыю бесперапыннага судаводства і дарожнага руху, а з 50-х гг. XIX ст. – сачылі таксама за станам чыгункі [26, с. 3–4].

З цягам часу структура сістэмы кіравання шляхамі зносін паступова карэктавалася і адпавядала запатрабаванням часу, але гэта былі змены структурныя, а не сутнасныя (табліца 2). Фактычна ведамства памяншала або павялічвала колькасць акруг для паляпшэння арганізацыі іх функцыянавання [26].

**Табліца 1 – Сістэма дзяржаўнага кіравання транспартнымі камунікацыямі на тэрыторыі Беларусі ў 1772–1917 гг.**

Назва кіраўнічага органа	Гады існавання	Характарыстыка
Канцылярыя пабудовы дзяржаўных дарог	1755–1775 гг.	Першы цэнтральны орган, які займаўся кіраваннем транспартнымі камунікацыямі і шляхамі зносін на тэрыторыі Расійскай імперыі і далучаных землях Беларусі пасля першага падзелу Рэчы Паспалітай
Камісія па дарогах	1786–1796 гг.	Кіравала пераважна сухапутнымі шляхамі зносін у Расійскай імперыі; сачыла за станам і арганізацыяй будаўнічых і рамонтных спраў
Экспедыцыя па пабудове дарог у дзяржаве	1800–1809 гг.	Дадзеная экспедыцыя ажыццяўляла кіраўніцтва воднымі і сухапутнымі камунікацыямі. Вылучаўся аўтаномны дэпартамент водных камунікацый
Упраўленне водных і сухапутных зносін	1809–1810 гг.	Падчас яго дзейнасці шляхі зносін падзяляюцца на акругі (усяго было 10)
Галоўнае ўпраўленне шляхоў зносін	1810–1832 гг.	Адбываецца трансфармацыя і ўніфікацыя сістэмы кіравання акругамі
Галоўнае ўпраўленне шляхоў зносін і грамадскіх пабудов	1832–1864 гг.	Адбываецца спачатку памяншэнне колькасці акруг за кошт павелічэння тэрыторыі, затым у 1843 г. – наадварот
Галоўнае ўпраўленне шляхоў зносін	1864–1865 гг.	Праходзіць структураванне кіруючага апарату транспартных камунікацый
Міністэрства шляхоў зносін	1865–1918 гг.	Міністэрства ахоплівае ўсе сферы кіравання шляхамі зносін (ад рэканструкцыі і пабудовы да рэвізіі)

**Табліца 2 – Структурна-тэрытарыяльныя змяненні ў сістэме акруг Міністэрства шляхоў зносін на тэрыторыі беларускіх губерняў (1809–1901 гг.)**

№ п/п	Год правядзення рэформ	Змяненні ў сістэме акруг Міністэрства шляхоў зносін на тэрыторыі беларускіх губерняў
1	1809 г.	Тэрыторыя беларускіх губерняў адносіцца да 5, 6 і 7 акруг. На беларускіх землях размешчана праўленне 6-ай акругі, якое знаходзіцца ў г. Слоніме
2	1826 г.	Тэрыторыя беларускіх губерняў адносіцца да 4 і 5 акругі; 4-ая акруга створана з былой 4 акругі, за выключэннем Грузіі і Каўказскага краю, да якой далучаны таксама былая 5 і частка 6 акругі, якая мела Каралеўскі канал, раку Прыпяць з рэкамі, якія ўпадаюць у яе – Валынскія і Вярхоўе Заходняга Буга. Пятая акруга ўтворана з 7 і астатняй часткі 6 акругі
3	1843 г.	Тэрыторыя беларускіх губерняў адносіцца да 10, 11 і 12 акруг. Праўленне 11-ай акругі знаходзіцца ў г. Магілёве
4	1849 г.	Колькасць акруг павялічваецца да 13. Тэрыторыя беларускіх губерняў адносіцца да 10, 11, 12 і 13 акруг. Праўленне 11-ай акругі знаходзіцца ў г. Магілёве
5	1869 г.	Колькасць акруг памяншаецца да 11. Тэрыторыя беларускіх губерняў адносіцца да 7, 9, 10 і 11 акруг. Праўленне 7-ай акругі знаходзіцца ў г. Магілёве
6	1888 г.	Колькасць акруг памяншаецца да 10. Тэрыторыя беларускіх губерняў адносіцца да 7, 9, 10 і 11 акруг. Праўленне 6-ай акругі знаходзіцца ў г. Магілёве
7	1901 г.	Колькасць акруг памяншаецца да 9. Тэрыторыя беларускіх губерняў адносіцца да 6, 7 і 8 акруг

У 1865 г. галоўнае ўпраўленне воднымі і сухапутнымі зносінамі перайменавана ў Міністэрства шляхоў зносін, што сведчыць аб паступовым аслабленні ваеннага ўплыву на гэту арганізацыю. А ў 1867 г. з падпарадкавання ваеннага ведамства выведзены корпус інжынераў. Аднак увага з боку ўлад па падтрымцы ваенных камунікацый у належным стане і злучэнні іх з новымі шляхамі зносін не памяншаецца.

З пачаткам чыгуначнага будаўніцтва ў Расійскай імперыі ствараецца Дэпартамент чыгунак. Прадстаўнікі Дэпартамента знаходзіліся на ўсіх участках чыгуначных магістраляў беларускага рэгіёна, дзе кантралявалі правільнасць эксплуатацыі чыгунак як дзяржаўных, так і прыватных. Аб тым, што чыгуначнае будаўніцтва набывае дзяржаўныя маштабы ў краіне сведчыць арганізацыя ў 1885 г. Галоўнай інспекцыі чыгуначных дарог. Яе прадстаўнікі распрацавалі праекты «Палажэнне аб Савеце па чыгуначных справах» і першага «Таварыства Расійскіх чыгунак». Паводле Палажэння, у склад Савета па чыгуначных справах пры Міністэрстве шляхоў зносін уваходзілі прадстаўнікі амаль усіх органаў улады Расійскай імперыі, а таксама найбольш багатыя прадстаўнікі прыватнага капіталу, што азначала вялікую стратэгічную і эканамічную важнасць для дзяржавы. Гэты сімбіёз дзяржаўных і прыватных інтарэсаў дазваляў беларускім губерням набыць прыярытэт перад цэнтральнарасійскімі губернямі пры чыгуначным будаўніцтве і стварыць у пачатку XX ст. разгалінаваную, месцамі шматкалейную чыгуначную сетку. Гэтаму аспекту таксама спрыяла

памежнае становішча беларускіх губерняў. Найбольш актыўна лабіравалі будаўніцтва чыгунак на беларускіх землях такія прадстаўнікі прыватнага капіталу, як князь П.Л. Вітгінштэйн, А. Радзівіл, князь Ф.І. Паскевіч, А. Горват і інш. [27, с. 86–108]. Такім чынам, упершыню ў справе будаўніцтва транспартных камунікацый царскія ўлады дазволілі ўдзельнічаць прыватным асобам, у тым ліку іншаземцам [28, с. 13].

З мэтай кантролю працэсу будаўніцтва чыгунак у імперыі быў уведзены спецыяльны закон ад 6 снежня 1836 г., які прадугледжваў агульныя прынцыпы стварэння акцыянерных таварыстваў [29, с. 63]. У ім прапісваўся тэрмін валодання чыгункай акцыянернымі таварыствамі, які не мог перавышаць 85 гадоў з дня завяршэння будаўнічых работ. Па заканчэнні пазначанага тэрміну чыгунка павінна была бясплатна перайсці на карысць дзяржавы [30]. Усяго на тэрыторыі Беларусі сваю дзейнасць ажыццяўлялі 4 буйныя чыгуначныя акцыянерныя таварыствы з сумарным капіталам у 107 млн 757 тыс. руб.

Для забяспячэння своєчасовага будаўніцтва і рамонту шляхоў зносін пастановай Дзяржаўнага Савета ад 28 верасня 1832 г. на тэрыторыі Беларусі былі створаны губернскія будаўнічыя камісіі, якія знаходзіліся ў падпарадкаванні Галоўнага кіраўніцтва шляхамі зносін і грамадскіх пабудов [27]. Яны ажыццяўлялі кіраўніцтва ўсімі казённымі і грамадскімі пабудовамі ў губернях; справамі архітэктурнай, будаўнічай і інжынернай часцей; кантралявалі стан пабудовы, выкананне іх рамонту і перабудовы, складанне праектаў, планаў і каштарысаў на новае



будаўніцтва, рамонт і перапланаванне пабудов. Камісіі таксама займаліся праверкамі фінансавых справаздач, стану і якасці выкананых работ.

Указам ад 19 сакавіка 1798 г. на тэрыторыю беларускіх губерняў быў распаўсюджаны грамадскі збор на будаўніцтва і рамонт дарог [31, с. 22]. З 1805 г. у беларускіх губернях прымяняюцца агульныя дарожныя знакі (галоўным чынам верставыя слупы і паказальнікі напрамкаў), а ў 1817 г. былі распрацаваны асноўныя палажэнні кіравання шляхамі зносін. Паводле іх, праз кожныя 7 верст ставіліся казармы для рабочых і наглядчыка, праз 50 верст – будынкі для даглядчыка і дарожных наглядчыкаў, праз кожныя 200 верст – дамы для інжынераў [31, с. 63]. Пасля заканчэння вайны Расійскай імперыі з Францыяй, з 1816 г. пачынаюць будаваць шашэйныя дарогі, а для пакрыцця выдаткаў на іх пабудову і ўтрыманне быў вызначаны спецыяльны збор па 25 кап. з кожнай рэвізскай душы і па 5 % са сплочаных купцамі падаткаў. Законам ад 25 лістапада 1842 г. была вызначана мера ўдзелу дзяржаўнай казны пры пабудове шашэйных дарог: 1/5 затрат прымала на сябе дзяржава, 4/5 – ускладалася на агульны ўскосны земскі збор і на земскія зборы губерняў, па якіх праходзілі шашэйныя дарогі [30, с. 17–19].

На 1 лютага 1917 г. пад кіраўніцтвам Міністэрства шляхоў зносін знаходзіліся: дзяржаўныя і прыватныя чыгункі, 9 акруг шляхоў зносін, 2 упраўленні водных шляхоў, 3 упраўленні шашэйных дарог, 2 інстытуты інжынераў шляхоў зносін.

Такім чынам, структура дзяржаўнага кіравання шляхамі зносін беларускіх губерняў Расійскай імперыі пачала афармляцца ў пачатку XIX ст. і паступова трансфармавалася ў адпаведнасці з запатрабаваннямі часу. Яна была даволі грувасткая і бюракратызаваная, функцыі некаторых дэпартаментнаў дубліраваліся, што змяншала каэфіцыент карыснага дзеяння Міністэрства шляхоў зносін. Аднак у пачатку XX ст. Міністэрства здолела аформіць агульную, трывалую транспартную сетку ў беларускіх губернях.

#### ЛІТАРАТУРА І КРЫНІЦЫ

- Хромов, П.А. Экономическое развитие России в конце XIX – начале XX вв. (1800–1917) / П.А. Хромов. – М., 1950.
- Люты, А.М. Сацыяльна-эканамічнае развіццё Беларусі ў другой палове XVIII – першай палове XIX стагоддзя: манаграфія / А.М. Люты. – Мінск: БДПУ, 2004. – 320 с.
- Касовіч, В.Ф. Гістарыяграфія і крыніцы сацыяльна-эканамічнага развіцця Беларусі ў другой палове XVIII – першай палове XIX ст. – Мінск: БДПУ, 1996. – 93 с.
- Чепко, В.В. Города Белоруссии в первой половине XIX в.: Экономическое развитие / В.В. Чепко. – Минск, 1981.
- Болбас, М.Ф. Развитие промышленности в Белоруссии (1795–1861 гг.) / М.Ф. Болбас. – Минск, 1966. – 268 с.
- Истомина, И.Э. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века / И.Э. Истомина. – М.: Наука, 1982. – 277 с.
- Чантурия, В. Пути сообщения Белоруссии в конце XVIII – первой половине XIX в. / В. Чантурия // Сборник научных трудов (Белорусский политехнический институт). Вып. 81. – Минск, 1959.
- Жучкевич, В.А. Дороги и водные пути Белоруссии / В.А. Жучкевич. – Минск: Изд-во БГУ, 1977. – 142 с.
- Кудрявцев, А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч.1. Дооктябрьский период / под общ. ред. действ. чл. АН УССР, д-ра технических наук, проф. В.В. Данилевского. – М., 1951. – 332 с.
- Вишневский, А.Ф. Внутренняя торговля городов Белоруссии в 30–50-е гг. 19 в. / А.Ф. Вишневский // Вопросы истории. – Минск, 1972.
- Адащик, Ф.И. Экономическое развитие белорусского города в XVII – первой половине XIX в. (На материалах г. Витебска) / Ф.И. Адащик. – Минск, 1969.
- Баранова, М.П. Развитие промышленности и торговли Белоруссии в нач. XIX в. (1800–1818) / М.П. Баранова. – Минск, 1957 – 230 с.
- Бейлькин, Х.Ю. Сельскохозяйственный рынок Белоруссии. 1861–1914 гг. / Х.Ю. Бейлькин; науч. ред. М. Бич. – Минск: Наука и техника, 1989. – 288 с.
- Кулишер, И.М. Очерк истории русской торговли / И.М. Кулишер. – СПб.: Изд-во Атеней, 1923. – 317 с.
- Липинский, Л.П. Развитие капитализма в сельском хозяйстве Белоруссии (II половина XIX в.) / Л.П. Липинский. – Минск: Наука и техника, 1971. – 252 с.
- Миронов, Б.Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII – первой половине XIX в. / Б.Н. Миронов. – Ленинград: Наука, 1981. – 259 с.
- Кандратовіч, А.А. Развіццё гандлю ў Беларусі ў другой палове XIX ст.: дыс. ... канд. гіст. навук: 10.02.01 / А.А. Кандратовіч. – Мінск, 2003. – С. 21.
- Романовский, Н.Т. Развитие мануфактурной промышленности в Белоруссии / Н.Т. Романовский. – Минск, 1966. – 428 с.
- Литовская область, Полесье и страна к югу от Полесья: Записки офицеров старшего курса Николаевской академии Генерального штаба, составленные по лекциям адъютант-профессора М. Литвинцева. – СПб., 1883. – 255 с.
- 1 Полное собрание законов Российской империи. Т. 14. – № 10377.
- 1 Полное собрание законов Российской империи. Т. 26. – № 19279, 19935, 19997.
- Аб устаўнаўленні рэк для вызначэння вышыні вод як паміж Дняпром і Дзвіной, так і самой Дзвіне. – Расійскі Дзяржаўны гістарычны архіў у г. Санкт-Пецярбургу (РГДА). – Фонд 159 – Воп. 1. – № 276 – 56 с.
- Георгиевский, П.И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX в. / П.И. Георгиевский. – СПб.: Типогр. Ю.Н. Эрлих, Садовая № 9, 1883. – 341 с.
- Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798–1898 гг.) / СПб.: Типогр. Мин-ва путей сообщения, 1899. – 456 с.
- Россия. Полное географическое описание нашего Отечества.: В 9 т. / под ред. В.П. Семенова [и др.]. – СПб., – 1905. – Т. 9: Верхнее Поднепровье и Белоруссия / В.П. Семенов [и др.]. – 1905. – 620 с.
- Житков, С.М. Институт инженеров путей сообщения Императора Александра II: исторический очерк составил инженер С.М. Житков / С.М. Житков. – СПб.: Типогр. Мин-ва путей сообщения, – 1899. – 500 с.
- Гісторыя Беларусі. У 2 ч. Ч. 2: XIX–XX стагоддзі: курс лекцый / П.І. Брыгадзін, У.Ф. Ладысеў, П.І. Зялінскі і інш. – Мінск: РІВШ БДУ, 2002. – 656 с.
- Соколов, А.И. Первая русская железная дорога в прошлом / А.И. Соколов. – Л., – 1925. – 148 с.
- Борзенко, А.А. Материалы по железнодорожным вопросам. Железные дороги в Англии, Франции и России / А.А. Борзенко. – Ярославль, 1881. – 63 с.
- Вся Россия. Справочная книга российской промышленности, торговли, сельского хозяйства, администрации, представителей общественной и частной служебной и экономической деятельности / под ред. Л. Яснопольского. – Киев: Изд-во тов-ва Л.М. Фик, 1912. – 832 с.

## SUMMARY

The article of A. Konoyko deals with the policy of the tsar autocracy in Russian Empire in the sphere of transport communication management on the territory of Belarus in the end of 18<sup>th</sup> – beginning 20<sup>th</sup> century. Using wide range of archival and other sources author tries to define the main streams of the Russian autoc-

racy in the transport communications. The formation of the system of the transport communications management in that period is considered. A. Konoyko analyses the relations between the state and private capital in the sphere of transport policy.

Паступіў у рэдакцыю 29.04.2013 г.

УДК 94(476):37(=512.3)«19»

**З.І. Канапацкая,**

кандыдат гістарычных навук,  
дацэнт кафедры гісторыі Беларусі БДПУ

## АДУКАЦЫЯ ТАТАРАЎ У БЕЛАРУСІ Ў 20–30-х гг. XX ст.

Звычайна ў беларускіх татароў навучаннем дзяцей займаліся кіраўнік мусульманскай абшчыны – імам, яго памочнік – мязім (муэдзін) або спецыяльна прызначаная для гэтага асоба – годжый (настаўнік). Вучылі ў асноўным мужчыны, але былі і жанчыны (гаджыні). Напрыклад, у Ляхавічах перад Першай сусветнай вайной дзяцей вучыла чытаць Кур'ан «баба Гасцілаўка», удава мулы Ібрагіма Якубоўскага, якая была родам з вёскі Гасцілавічы (адгэтуль і яе прозвішча). Каля Ліды ў татарскай вёсцы Сандыкаўшчызна дзяцей вучыла гаджыня Соф'я Крыніцкая. У Смілавічах, што пад Мінскам, гаджынямі былі дачкі мулы Ібрагіма Хасяневіча – Ева, Рузя і Зюгра Хасяневічы. У 1931 г. у Навагрудку таксама вучыла дзяцей гаджыня [1, с. 138].

Спрадвеку татары невялікіх вёсак і мястэчак, дзе не было ні мячэці, ні святара-мулы, запрашалі вучыць дзяцей мусульманскай рэлігіі добра падрыхтаваных старых людзей, якія за невялікую плату, а то і проста за ўтрыманне і «спасенне» (на тым свеце такому настаўніку-годжыю ці настаўніцы-гаджыні, паводле мусульманскай веры, будзе аддадзена належнае за добрую справу. – З.К.) займаліся з дзецьмі, а то і з дзецьмі сваіх былых вучняў. Нярэдка настаўнікамі мусульманскай рэлігіі былі хлопчыкі і дзяўчынкі, якія нядрэнна вучыліся, добра ведалі асновы рэлігіі. Такія «дарэктары» таксама паважаліся татарамі, а бацькам «дарэктараў» было прыемна ў гэтым прызнацца.

У вялікіх татарскіх паселішчах мусульманскія школы знаходзіліся ў спецыяльных дамах. У даваеннай Польшчы пры кожнай мячэці дзейнічаў парафіяльны дом. У Іўі будынак мусульманскай школы быў пабудаваны ў 1922 г. на грошы татароў-эмігрантаў, якія выехалі перад Першай сусветнай вайной у Амерыку і заста-

ліся там. Але большасць мусульманскіх школ знаходзілася на ўласных сядзібах настаўнікаў-годжыяў. Умовы навучання былі неаднолькавыя. Аб навучанні дзяцей у Ляхавічах польскі гісторык С. Крычынскі адзначае: «Ляхавічы з'яўляюцца адным з бяднейшых татарскіх паселішчаў. Мусульманская школа знаходзіцца ў доме мязіма і годжыя Сулеймана Байрашэўскага. Дом драўляны, накрыты саломай. У даволі вялікім, але цёмным пакоі з глінянай падлогай бачым у куце пад акном просты стол, а за ім на лаўцы кучку дзяцей (13 хлопчыкаў і адну дзяўчынку), якія схіліліся над раскрытымі кур'анамі. Адзін з хлопчыкаў чытае аят (верш) з Кур'ана. Да яго чытання прыслухоўваецца годжый – няголены, худы, бедна апрануты чалавек. Пасярэдзіне пакоя жалезная печка, якая злучана доўгай трубой з цаглянай печчу, а на ёй самавар. У другім куце на ложку сядзіць чарнавокае дзіця, якое штохвіліны перамяжае свой плач з манатонным спевам вучня. Адзін з хлопчыкаў павінен супакойваць дзіця, трымаючы на каленях і забаўляючы» [1, с. 139].

Навучанне ў меншых паселішчах вялося па пятніцах, у большых – штодзённа, рана і пасля поўдня (пасля поўдня збіраліся дзеці, якія раніцай хадзілі ў дзяржаўныя школы. – З.К.). Заняткі па гаспадарцы, сельскагаспадарчыя работы на перыяд уборкі ўраджаю спынялі часам вучобу. У мусульманскую школу дзеці татар пачыналі хадзіць з 6–8-гадовага ўзросту.

Пачатак заняткаў з'яўляўся важнай і радаснай падзеяй у татарскай сям'і, таму перад вучобай звычайна раздавалі садагу (пячэнне, садавіну, цукеркі і інш.).

У час заняткаў годжый знаёміў вучняў найперш з арабскім пісьмом. Калі дзеці засвойвалі напісанне літар і вымаўленне асобных гукаў,